

Dossier de Presse

Mercredi 16 avril 2008

**TLF au cœur de l'OPTIMODALITE
Du Projet à l'Action**

***TLF au cœur du Transport Routier
Le Plan d'Action***

Contact :
TLF, Laurent de Mony-Pajol
Tél. : 01 53 68 40 81
Fax : 01 53 68 40 99

Sommaire

Au Cœur de l'Optimodalité

Introduction	2
Du Projet à l'Action	3
Des Autoroutes de la Mer	4
Des Autoroutes Ferroviaires	5

Au Cœur du Transport Routier

<i>Introduction</i>	6
<i>Plan de Maîtrise des Rejets de CO2</i>	7
<i>Renforcer les Outils de Mesure</i>	8
<i>Développer le diagnostic Energétique</i>	9
<i>Développement des Comportements Citoyens</i>	10
<i>Affichage des Emissions de CO2</i>	11
<i>1 000 Engagements Volontaires</i>	12
<i>Modes Complémentaires à la Route</i>	13

Introduction

TLF partage avec l'ensemble des membres fondateurs du **Cercle pour l'Optimodalité en Europe** la volonté d'être un acteur contributif du renouveau de la politique des transports.

Pour répondre au fort accroissement de la demande transport attendu dans les décennies à venir et rompre avec une approche qui continuerait à être concentrée sur un mode unique, la route, dont la compétitivité est altérée par sa dépendance aux énergies fossiles et productrices de GES, **les professionnels de la route et de la logistique** sont parfaitement conscients des enjeux stratégiques, économiques et écologiques des projets conduits par **le Cercle pour l'Optimodalité en Europe**.

En coopération directe et étroite avec les opérateurs des autres modes, fer, mer et fleuve, TLF souhaite activement participer à la mise en œuvre d'une nouvelle approche, performante, efficace et innovante, respectueuse des notions incontournables du développement durable.

Le Cercle se reconnaît pour sa part dans l'objectif de report modal affiché à l'occasion du Grenelle de l'Environnement et dans la nécessité de travailler en concertation avec les professionnels de la route :

- parce que c'est essentiel pour la réussite des projets d'autoroutes ferroviaires, de la mer et fluvio-maritimes,
- parce que la compétitivité de solutions innovantes, au-delà du «coup de pouce» de départ, passent par un travail de démonstration et de conviction à destination des transporteurs routiers.

Cette mutation des «comportements» appelée de ses vœux par le Ministre d'Etat, Jean-Louis BORLOO, lors des réunions opérationnelles de mise en œuvre des propositions du Grenelle en matière de fret, est nécessaire *«pour amorcer la «mutation écologique» de notre pays, par des investissements raisonnables et raisonnés et pour mettre en œuvre les solutions qui changeront la donne.»*

Du Projet à l'Action

Un an après la signature de la Charte de l'Optimodalité, le Cercle et TLF font un double constat :

- Il ne faut pas sous-estimer le temps de maturation nécessaire pour stabiliser économiquement de nouveaux types de services ou de nouvelles approches dans le transport de fret non routier : Autoroutes de la Mer et Autoroutes ferroviaires. La demande existe, les acteurs et les opérateurs sont intéressés, il faut agir pour conforter les services nouveaux,
- Pour piloter le développement du report modal, il est nécessaire de connaître et de faire connaître les performances respectives des différentes solutions de transport, et ce de manière la plus incontestable et pragmatique.

Pour cela, un groupe de travail «**Compétitivité des Modes complémentaires à la route**» présidé par **Jean DEPRAETER, Directeur Général adjoint de GEODIS** a activement travaillé au sein du Cercle depuis sa création et s'est proposé d'analyser plusieurs projets optimodaux, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer et autoroutes fluvio-maritimes et d'en apprécier la performance économique, technique, et environnementale.

- **Autoroutes ferroviaires à grand cadencement sur l'axe atlantique et sur l'axe Perpignan Bettembourg,**
- **Autoroutes de la mer sur la façade atlantique et en Méditerranée avec reprise immédiate sur autoroutes ferroviaires vers l'Europe du Nord,**
- **Autoroutes fluvio-maritimes sur le Rhône et la Seine.**

Cet atelier, au sein du COE, regroupe **GEODIS, GIRAUD International, SAMAT, GCA, VEOLOG, Association Route Roulante** et bien sûr **TLF**.

Pour les projets dont la maîtrise technique et économique est avancée, le groupe de travail a positionné le service en termes de coûts et de délais par rapport à la route en l'état actuel du marché et des dispositions tarifaires et réglementaires sur leurs différents axes de développement.

Cette analyse a été complétée par l'évaluation de leur performance globale (émissions de gaz à effet de serre, performance sociale, sécurité...).

Cette démarche permet de confirmer la compétitivité des projets envisagés et de **communiquer** positivement à destination de la profession des transporteurs routiers, de façon à **favoriser leur adhésion la meilleure possible**.

DES AUTOROUTES DE LA MER

Répondant clairement à la volonté du Gouvernement, TLF a participé avec plusieurs membres fondateurs du Cercle, le Bureau du Short Sea Shipping, BP2S, la Caisse des Dépôts, CMA-CGM, Louis Dreyfus Armateurs, Modalohr à la préparation de la réponse à l'**appel à projets lancé par les gouvernements espagnol et français** pour la création d'une **Autoroute de la mer** de haute capacité sur la façade atlantique.

Le dossier transmis le 4 novembre 2007 à la Commission Inter gouvernementale franco-espagnole, par les trois opérateurs **CMA-CGM, Louis Dreyfus Armateurs et Modalohr** prévoit un service d'autoroute de la mer qui se développerait du port de Gijón à Nantes avec une reprise par autoroute ferroviaire vers l'Ile de France et Lille avec un objectif de report modal **de 100 000 Poids lourds par an**.

Dans le prolongement de cette dynamique de travail, Le Cercle souhaite désormais pouvoir participer et être associé plus étroitement à la mise en place du *Programme de développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France - Espagne) et la Méditerranée (France - Italie, France - Espagne)*, décidé par le **Grenelle de l'Environnement**.

Le Cercle est convaincu que le soutien durable et réel des pouvoirs publics à ces autoroutes de la mer doit s'entendre autant de manière tangible, comme une incitation pour les transporteurs routiers à utiliser ces nouveaux services à l'identique de l'ECOBONUS mis en place par l'Italie que de manière plus immatérielle dans le portage et l'appui.

Philippe LOUIS-DREYFUS, Président de LDA a d'ailleurs récemment confirmé à Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, la volonté des professionnels du Cercle de participer à la réflexion qui serait engagée à l'occasion de la toute prochaine présidence de l'UE, sur ces nouveaux services, autoroutes de la mer et ferroviaires et leur modèle économique pour en favoriser le développement dans les meilleurs délais. Il a rappelé, une nouvelle fois, l'intérêt de suivre les recommandations du Sénateur de Richemont qui a préconisé, dès 2004, de considérer «les navires» des autoroutes de la mer comme des infrastructures, routes, autoroutes et les financer comme telles.

DES AUTOROUTES FERROVIAIRES

Depuis Novembre 2007, Lorry Rail propose un **service quotidien d'autoroute ferroviaire** qui permet le transport de semi-remorques non accompagnées entre le **Luxembourg et Perpignan**.

TLF soutient cette initiative et s'est engagé à aider à sa commercialisation tant auprès de la société Lorry Rail dont elle est un actionnaire symbolique mais actif, qu'auprès des pouvoirs publics.

Le taux de remplissage actuellement constaté de l'autoroute ferroviaire Perpignan / Bettembourg est de l'ordre de 30 à 40 %. En comparaison des statistiques de trafic habituellement constatées lors de démarrage de nouveaux services de transport combiné classique, ce chiffre pourrait être satisfaisant ; en effet, l'expérience montre que dans le domaine du fret ferroviaire, les liaisons nouvelles n'arrivaient à l'équilibre qu'après 10 à 12 mois d'opération.

Toutefois, cette fréquentation est bien en-dessous de celle attendue par tous, eu égard aux avantages indéniables et nombreux de ce nouveau service par rapport à la route, service plus rapide, plus économique et plus respectueuse de l'environnement. Sa production ferroviaire est par ailleurs robuste et fiable, permettant de faire circuler **sur les 1 044 Km du trajet, 95% des trains à l'heure sur l'axe (à moins de 15mn), en moins de 15 heures, 7 jours sur 7.**

Lorry Rail offre aujourd'hui sur l'axe Nord Sud Est, un service :

- plus fiable, avec 95% des trains à l'heure,
- plus rapide, en moins de 15h,
- plus sûr,
- plus économique avec l'accès aux 44 tonnes et 7 jours sur 7,
- plus respectueuse de l'environnement, 20 € de carbone économisé par voyage.

L'autoroute ferroviaire a aussi le double avantage par rapport au combiné classique d'offrir de bout en bout (pour un pré et post acheminement routier de 300 km et un parcours ferroviaire de 1 000 km).

- une masse tractée de bout en bout inférieure de 18%,
- une moindre consommation énergétique soit **20 000 gep économisé (Gramme Equivalent Pétrole) par unité**, semi-remorque ou caisse mobile.

Alors même que le Gouvernement Français, à travers le Grenelle de l'Environnement, a réaffirmé sans attendre son plein soutien à cette nouvelle technique du combiné et a décidé d'en promouvoir le développement massif, tous les partenaires de cette nouvelle autoroute ferroviaire savent bien que sans les transports routiers aucune démonstration ne pourra être faite.

C'est pourquoi, loin du champ médiatique et politique qui accompagne toujours le lancement de tel service, TLF qui soutient cette initiative depuis son origine, a obtenu de l'opérateur LORRY RAIL **une offre de test à 750€ par voyage**, valable à partir d'un voyage par jour et par sens pendant la durée qui sera nécessaire aux équipes pour faire tester l'intégration du service dans leur organisation.

INTRODUCTION

La France s'est engagée au plan international et européen à réduire ses rejets de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Dans ce cadre, le transport et la logistique constituent des champs d'action compte tenu de la part significative qu'ils représentent dans ces rejets. Le secteur des transports routiers de marchandises représente ainsi environ 10% des émissions de gaz à effet de serre nationales.

Par ailleurs, malgré les améliorations en termes de pollution de l'air, dues par exemple au développement des normes Euro des véhicules ou à la baisse de la teneur en soufre des carburants, les progrès du transport concernant les émissions de gaz à effet de serre restent insuffisants.

Conscients de leurs responsabilités, les entreprises du transport et de la logistique s'impliquent depuis plusieurs années dans les efforts de réduction des rejets et souhaitent intensifier leurs actions dans ce domaine.

C'est pourquoi TLF a défini un plan d'action cohérent, complet et associant les principaux métiers du secteur, articulé autour de six points.

RENFORCER LES OUTILS DE MESURE DE LA CONSOMMATION DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Pour agir, il est impératif de savoir. Dans le cas des émissions de gaz à effet de serre, c'est la connaissance fine de la consommation qui permet d'élaborer et de mener à bien les actions nécessaires à leur réduction.

La connaissance de la consommation doit être analysée en rapport avec les équipements des véhicules, le type de conduite des chauffeurs, l'organisation des trafics ce qui nécessite des investissements importants en matière de capture et de traitement de l'information.

Afin de renforcer l'action des entreprises, TLF propose la mise en place d'un système de crédit d'impôt spécifiquement adapté à ces recherches de progrès.

DÉVELOPPER LE DIAGNOSTIC ÉNERGÉTIQUE DES SITES LOGISTIQUES

Afin de maîtriser les consommations énergétiques liées aux activités logistiques au sein des entrepôts, TLF propose la création et le déploiement d'un diagnostic énergétique des sites logistiques.

Objectifs :

- Informer les exploitants (propriétaires ou locataires) sur la consommation énergétique de l'entrepôt,
- Sensibiliser les exploitants aux conséquences de leur consommation en énergie sur le climat en repérant cette consommation et les émissions de CO₂ qui en résultent,
- Donner aux exploitants des conseils pour maîtriser leur consommation sous forme de recommandations de gestion, de comportement et de travaux d'économie d'énergie ou de lutte contre l'effet de serre.

Afin de généraliser la démarche, TLF souhaite travailler sur :

- Un outil de réalisation du diagnostic (à l'image de l'outil 3CL disponible pour la réalisation du diagnostic de performance énergétique [DPE] pour les appartements et les maisons individuelles),
- Un guide de réalisation du diagnostic à destination des professionnels,
- Un guide visant à diffuser les bonnes pratiques en matière de maîtrise de l'énergie

INVESTIR DANS LE DÉVELOPPEMENT DES COMPORTEMENTS CITOYENS

Une conduite professionnelle économique et rationnelle contribue indiscutablement à limiter la consommation de carburant et donc les émissions de produits polluants et gaz à effet de serre, s'inscrivant ainsi pleinement dans les objectifs définis par le Grenelle de l'environnement.

Depuis longtemps, les entreprises de transport routier ont imaginé des dispositifs incitatifs à de tels comportements citoyens de la part de leurs conducteurs routiers pratiquant ce type de conduite, plus particulièrement par l'attribution de primes diversement qualifiées (prime de qualité, prime de conduite économique et rationnelle...).

TLF propose la mise en place de mécanismes dont les modalités sont à définir :

- En incitant les entreprises à inscrire leurs conducteurs à des stages de formation à la conduite économique et rationnelle, par exemple sous la forme de crédits d'impôt pour tout ou partie du coût de ces formations ;
- En permettant d'exonérer de charges sociales patronales et salariales les primes susvisées afin d'améliorer le pouvoir d'achat des conducteurs concernés et de limiter les charges des entreprises.

TESTER L’AFFICHAGE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES PRESTATIONS DE TRANSPORT

Dans le cadre des décisions prises lors du Grenelle de l’environnement, TLF propose la mise en place rapide d’un plan d’action permettant d’aboutir à un affichage utile des émissions de CO₂ dans les propositions commerciales.

Néanmoins, compte tenu de l’impact de cette mesure en terme de concurrence entre prestataires, TLF souhaite l’élaboration d’une démarche volontaire, pragmatique et contrôlée, articulée autour de trois axes :

- La définition de standards de calculs et d’affichage communs à tous les acteurs,
- Une expérimentation progressive sur des segments de marché pour lesquels la mise au point des modes de calculs par client soit incontestable,
- La mise en place d’un programme d’études et de recherche pour définir les méthodes de calcul et d’affectation pour les segments de marché les plus complexes.

SIGNER 1 000 ENGAGEMENTS VOLONTAIRES DE RÉDUCTION DES REJETS DE CO₂

Sous l'impulsion de TLF, l'ADEME et la Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) ont développé, début 2007, le principe d'une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ du transport routier de marchandises. Objectif: réduire les consommations de carburants et les émissions de gaz à effet de serre à l'aide d'un dispositif flexible et basée sur le volontariat.

Le 19 mars 2007 a ainsi eu lieu la signature des six premières chartes. Pour 2008, TLF souhaite accélérer la démarche et propose la signature de 1 000 nouveaux engagements d'entreprises de transport afin de démontrer aux pouvoirs publics la volonté des transporteurs routiers de s'engager dans une démarche de développement durable.

TLF entend par cet engagement insister auprès du Ministère sur l'importance d'une telle démarche, qui mise sur le volontariat et la prise de conscience des transporteurs, plus efficace qu'une démarche réglementaire contraignante.

PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER LES MODES COMPLÉMENTAIRES À LA ROUTE

Déjà engagée dans plusieurs nouveaux services ferroviaires ou maritimes tels que l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, TLF souhaite promouvoir et développer, au côté du Cercle pour l'Optimodalité en Europe et de l'Association Route Roulante, les modes complémentaires à la route afin d'accélérer leur développement et de limiter la croissance des trafics routiers.

Dans ce cadre, TLF, en mobilisant ses instances et ses adhérents, accompagnera les pouvoirs publics dans leurs démarches qui permettront de démarrer les nouveaux services projetés sur l'axe atlantique dès 2008 pour les autoroutes de la mer, et dès 2009 pour les autoroutes ferroviaires.